COMPLICACIONES ECOLOGICAS EN MADRYN

La costa ya no es lo que era

ECOLOGO RAPAPORT

Todavía podemos salvar el Sur

Patagonia

Suplemento de Página/12

Jueves 18 de marzo de 1993

Menos destinos, recortes de frecuencias, tarifas siderales ponen mayor distancia entre la Patagonia y el resto del país

CADA VEZ MAS LEJOS

- √ Aerolíneas, Austral y LADE redujeron a la mitad los vuelos.
- √ La supresión del tren a Neuquén tendrá un costo 12 veces mayor para el país.
- √ Volar a Ushuaia es más caro que ir a Río de Janeiro y casi igual que viajar a Miami.
- √ Una familia gasta ahora 100 por ciento más que antes para llegar a Neuquén.
- √ Se terminaron los vuelos nocturnos (40 por ciento de descuento).
- √ El estado de la Ruta 3 encarece el transporte a Tierra del Fuego, Chubut y Santa Cruz.

PATAGONICO

Son pocos los que saben que nació en Choele Choel, "que significa corazón de palo", según escribió en un pequeño relato autobiográfico. Años más tarde le dirigió una Carta Abierta a la Junta Militar encabezada por Jorge Rafael Videla: "En la política económica del gobierno debe buscarse no sólo la explicación de sus crímenes sino una atrocidad que castiga a millones de seres humanos con la miseria planificada". Fue el 24 de marzo de 1977. Un día más tarde fue secuestrado. Cuando esta semana se cumpla un nuevo aniversario del asesinato del escritor y periodista Rodolfo Walsh, concejales de su ciudad natal, la capital del Valle Medio rionegrino, lo rescatarán oficialmente como originario de la Patagonia.

4

Patoruzú cumple 65 años

Había una vez un tren

"Se acabó. Ahora quedamos a merced de los camiones y las empresas de transporte." Asshim Rada, jefe de la estación Zapala durante los últimos veinte años, murmuraba estas palabras mientras a lo lejos se perdía el último vagón del último tren. El final del "Zapalero" también dejó perplejos en el andén a José Villar y Roberto Carrasco, dos de los dirigentes de la Asamblea Permanente de Desocupados, formada justamente porque ya suman más de 1500 los zapalinos sin trabajo. "Esto agrava todavía más la situación", razonaban.

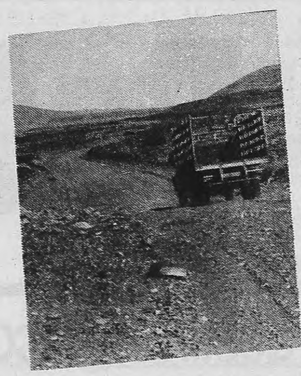
No lejos de allí, los habitantes de Ramón Castro quedaron un poco más desconectados del mundo: el ferrocarril pasaba por el centro del casco urbano y además traía los vagones cisterna con el agua potable. Ahora hay que improvisar un transporte hasta la ruta, 10 kilómetros, y contratar camiones para que traigan el líquido. A Challacó prácticamente le pasa lo mismo.

En Ingeniero Jacobacci, Los Menucos y Comallo respiraron aliviados. El gobierno rionegrino decidió seguir con el tren por ahora. Los geógrafos dicen que allí se sufren las temperaturas más bajas de América latina y todos saben que cuando nieva el único transporte capaz de llegar es el tren.

LA PATAGONIA CON TR

CASI C

Menos trenes, reducción de los vuelos, tarifas imposibles y costos de carga desproporcionados despegan a la Patagonia del resto del país, en un momento en que la tendencia mundial es la inversa: mayor comunicación e integración. Los esfuerzos de los gobiernos provinciales chocan con el argumento de la administración central: las cuentas (sobre todo las nacionales) deben cerrar.



La crisis del transporte entre la Patagonia y el resto del país demuestra hasta qué punto conceptos repetidos hasta el cansancio —integración nacional, soberanía, calidad de vida— pierden terreno frente a otras prioridades del gobierno nacional: equilibrio fiscal, rentabilidad monetaria, privatización acelerada. En ese marco, la Patagonia es evidentemente la porción del país menos "rentable" en materia de transporte: distancias largas, poca gente. Las consecuencias están a la vista. En los últimos dos años se han reducido a la mitad las frecuencias de trenes y aviones, se cerró el ramal ferroviario de Neuquén, las tarifas son exorbitantes y las rutas se deterioran. Más allá de los denodados esfuerzos de cada uno de los gobiernos provinciales, no hay una sola oficina del Estado nacional en la que se baraje alguna estrategia para impedir el aislamiento de la Patagonia.

El último episodio de la crisis de transporte patagónico fue la anulación del tren a Neuquén, un hecho directamente vinculado con la privatización de los ramales más rentables del ferrocarril. La Asociación del Personal Directivo de Ferrocarriles Argentinos (APEDEFA) demostró, por ejemplo, que los ingresos ordinarios del ramal Rosario-Bahía Blanca compensaban el déficit de líneas que unen zonas menos pobladas del país y que, por lo tanto, "el otorgamiento a los privados de lo que da ganancias destruye una red económicamente viable, pero sobre todo fundamental para que el país se comunique y mantenga la unidad". El cierre del ramal a Neuquén tendrá las siguientes consecuencias:

EDUARDO RAPAPORT, ECOLOGO

"La Patagonia no está destruida"

(*Por Elio Brat y Guillermo Poggi, desde Bariloche*) Considerado por muchos como el ecólogo más importante de la Argentina, Eduardo Rapaport diagnosticó que "la Patagonia es uno de los pocos lugares del mundo que todavía no está destruido, aunque ya hay procesos serios de erosión y desertificación". El científico, que estudia nuevas plantas comestibles en Bariloche, sostiene que, en lo ecológico, "aunque la investigación ha mejorado un poco en el último tiempo, nos estamos quedando muy atrás, sin podernos mantener al día científicamente".

Rapaport fue premiado por la Academia de Ciencias del Tercer Mundo por su trabajo en biología de suelos y en los campos de ecología de invasiones y ecología urbana. Actualmente conduce el Instituto de Investigación Ecotono, en el que trabaja junto con otros 17 científicos patagónicos.

"Hoy el problema del sur del país no es la contaminación —sostiene Rapaport—, sino la ganadería irracional que pone una carga demasiado intensa sobre las pasturas y áreas fácilmente erosionables. Entonces se ha perdido productividad por no saber manejar los pastoreos y, desde hace décadas, hay procesos serios de erosión y desertificación. Es fantástico que ahora se haya despertado interés en la región por todas las cuestiones ambientales: hasta ahora la Patagonia es uno de los pocos lugares del mundo todavía no destruidos y hay alguna chance de que esto se conserve."

El debate entre ecología, por un lado, y turismo, por el otro, se refleja en la situación de Parques Nacionales. Para Rapaport, "la conservación y el turismo no pueden ir juntos o, por lo menos, habría que cambiar su relación radicalmente. Además hay otros problemas, como que el número de guardaparques es irrisorio, ya que en cualquier parque europeo existe el doble de personal que el disponible en la Argentina para extensiones parecidas. Esto sin entrar en temas lindantes con la corrupción: Parques Nacionales ha servido durante una época como coto de caza particular y hubo áreas para el desarrollo ganadero de determinada gente".

El científico insiste con otros aspectos del estudio ecológico: "Estamos analizando cuáles son las plantas comestibles de Bariloche. Luego de contabilizar unas 300 malezas introducidas, alrededor de 50 son comestibles, sumamente nutritivas y deliciosas. Se ha experimentado con platos preparados de forma muy variada y yo creo que es un estudio muy importante. Hay gente que arranca yuyos para que crezcan las pobres y débiles lechugas, cuando parte de esos yuyos son más sabrosos, contienen más vitaminas y minerales. Para colmo, ni siquiera hay que regarlos".

Rapaport considera que "hay cierto avance en el terreno ecológico. Un índice es que el congreso de la Asociación Argentina, que se va a hacer en Puerto Madryn dentro de poco, reunirá a 500 especialistas. Una convención de ese tipo en Brasil convoca a 1000 investigadores, en México hay 1500 y en Chile muchos menos, pero de gran nivel. En nuestro país estamos lejos de eso ya que la situación política afectó mucho, sobre todo a las universidades: hay científicos que emigraron y eso repercutió profundamente. En realidad, los ecólogos que actualmente trabajan en la Argentina no alcanzan".

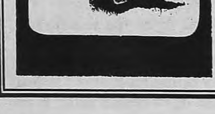
CONTAMINACION EN PUERTO

Las playas de antes eran

(*Por Bernardo Weksler, desde Puerto Madryn*) Organizaciones defensoras del medio ambiente, buzos y guías turísticos denunciaron el grado de contaminación que sufre el Golfo Nuevo, en las inmediaciones de Puerto Madryn. Los cuestionamientos se centran en los desechos industriales y plantas procesadoras de pescado y en el inusitado aumento de los efluentes cloacales provocado por el crecimiento de la población de la ciudad, que en veinte años se multiplicó ocho veces. Toneladas de algas marinas que se descargan sobre las playas y especies marinas que desaparecieron del golfo son las manifestaciones más evidentes del deterioro.

"Casualmente, o no tan casualmente, este fenómeno comenzó a registrarse desde la llegada de la planta procesadora de aluminio a Madryn. Por algo taparon hace poco las cubas, pero lo hicieron luego de 20 años. Ahora se necesitará otro tanto para recuperar lo perdido." Así se refería a la notoria falta de fauna el buzo y guía turístico Mariano van Geldren. Son numerosos los testimonios que confirman la casi desaparición de los pulpos colorados, los calamares grandes, anchoítas y salmones que antes se encontraban en las aguas del Golfo Nuevo.

José Luis Estévez, de la Fundación Patagonia Natural, afirma que "existen indicios de contaminación, pero nos resulta imposible verificarlo. Los únicos que hacen mediciones ambientales son el personal de ALUAR y, en ocasiones, la oficina de Protección Ambiental de la provincia. Los primeros nos dicen que todo está dentro de los parámetros aceptables y de los segundos no tenemos ninguna información". Se sabe que la empresa ALUAR realizó recientemente inversiones que evitan escapes de sustancias fluoradas, pero subsisten en la planta de coque, hay emanaciones de compuestos policíclicos y los elementos irritantes de las cubas de brea y la alúmina se esparcen en el muelle durante las operaciones de carga y descarga. Los estudios de entidades ecológicas europeas sobre la industria del aluminio sostienen que está relacionada con la lluvia ácida que desertifica los sue-



MUNICIPALIDAD DE COMODORO RIVADAVIA

VOLUNTAD FIRME PARA CRECER...

Había una vez un tren

"Se acabó. Ahora quedamos a merced de los camiones y las empresas de transporte." Asshim Rada, jefe de la estación Zapala durante los últimos veinte años, murmuraba estas palabras mientras a lo lejos se perdía el último vagón del último tren. El final del "Zapalero" también dejó perplejos en el andén a José Villar y Roberto Carrasco, dos de los dirigentes de la Asamblea Permanente de Desocupados, formada justamente porque ya suman más de 1500 los zapalinos sin trabajo. "Esto agrava todavía más la situación", razonaban.

No lejos de allí, los habitantes de Ramón Castro quedaron un poco más desconectados del mundo: el ferrocarril pasaba por el centro del casco urbano y además traía los vagones cisterna con el agua potable. Ahora hay que improvisar un transporte hasta la ruta, 10 kilómetros, y contratar camiones para que traigan el líquido. A Challacó prácticamente le pasa lo mismo.

En Ingeniero Jacobacci, Los Menucos y Comallo respiraron aliviados. El gobierno rionegrino decidió seguir con el tren por ahora. Los geógrafos dicen que allí se sufren las temperaturas más bajas de América latina y todos saben que cuando nieva el único transporte capaz de llegar es el tren.

LA PATAGONIA CON TRANSPORTE MAS DIFICIL Y MAS CARO

CASI OTRO PAIS

Menos trenes, reducción de los vuelos, tarifas imposibles y costos de carga desproporcionados despegan a la Patagonia del resto del país, en un momento en que la tendencia mundial es la inversa: mayor comunicación e integración. Los esfuerzos de los gobiernos provinciales chocan con el argumento de la administración central: las cuentas (sobre todo las nacionales) deben cerrar.

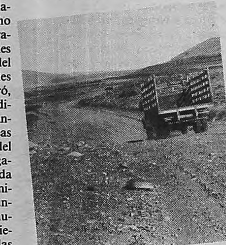


La crisis del transporte entre la Patagonia y el resto del país demuestra hasta qué punto conceptos repetidos hasta el cansancio —integración nacional, soberanía, calidad de vida— pierden terreno frente a otras prioridades del gobierno nacional: equilibrio fiscal, rentabilidad monetaria, privatización acelerada. En ese marco, la Patagonia es evidentemente la porción del país menos "rentable" en materia de transporte: distancias largas, poca gente. Las consecuencias están a la vista. En los últimos dos años se han reducido a la mitad las frecuencias de trenes y aviones, se cerró el ramal ferroviario de Neuquén, las tarifas son exorbitantes y las rutas se deterioran. Más allá de los denodados esfuerzos de cada uno de los gobiernos provinciales, no hay una sola oficina del Estado nacional en la que se baraje alguna estrategia para impedir el aislamiento de la Patagonia.

El último episodio de la crisis de transporte patagónico fue la anulación del tren a Neuquén, un hecho directamente vinculado con la privatización de los ramales más rentables del ferrocarril. La Asociación del Personal Directivo de Ferrocarriles Argentinos (APEDEFA) demostró, por ejemplo, que los ingresos ordinarios del ramal Rosario-Bahía Blanca compensaban el déficit de líneas que unen zonas menos pobladas del país y que, por lo tanto, "el otorgamiento a los privados de lo que da ganancias destruye una red económicamente viable, pero sobre todo fundamental para que el país se comunique y mantenga la unidad". El cierre del ramal a Neuquén tendrá las siguientes consecuencias:

- Una familia de cuatro personas, que antes podía viajar a Buenos Aires por 90 pesos, ahora gasta algo más de 160.
- El incremento en el transporte automotor significará un aumento del gasto del país en combustible (los trenes consumen mucho menos), mayores presupuestos para mantenimiento de las rutas, crecientes niveles de contaminación y altísimos costos en vidas y bienes por accidentes (el ferrocarril tiene índices de seguridad evidentemente superiores al transporte por ruta). APEDEFA calcula que la supresión de trenes origina costos para el país entre 12 y 15 veces más altos. Esa es la razón por la que naciones como Alemania, Japón, España e Italia subsidian los ferrocarriles.

La decisión del gobernador Massaccesi de mantener los trenes a Río Negro apunta a retener un medio de comunicación que es cláve para su provincia, pero incluso podría convertirse en una operación rentable. El mandatario rionegrino pidió un estudio de factibilidad a APEDEFA, cuyos técnicos determinaron que la subsistencia conjunta de los ramales de Río Negro y Neuquén podría dar un superávit de 8.891.000 dólares al final de un período de dos años. Más allá de esta batalla por la supervivencia de uno o dos ramales, es necesaria una mirada sobre la omisión del Estado nacional: el diseño de una red que potencie y una todo el territorio patagónico a través del ferrocarril. APEDEFA diseñó un plan estratégico de este tipo a lo largo de un cuidadoso estudio de 62 páginas.



En el marco de extensiones tan vastas, el transporte aéreo también resulta clave. Las privatizaciones, el criterio de rentabilidad monetaria y la reducción de presupuestos han producido un deterioro significativo:

- Se suprimieron los vuelos nocturnos, que significaban un gran alivio para determinadas zonas de la Patagonia. El descuento era del 40 por ciento.
- La aerolínea promocional por naturaleza, LADE, se vio obligada a reducir sus frecuencias a la mitad por las estrecheces del presupuesto destinado a la Fuerza Aérea. Las tarifas de LADE son casi la mitad de las comerciales.
- Los criterios de rentabilidad de las privatizadas Aerolíneas Argentinas y Austral también impusieron reducciones en las frecuencias de los vuelos patagónicos. Un estimativo hecho por los pilotos señala que la disminución es del 50 por ciento.
- Un vuelo regular a Ushuaia, ida y vuelta, cuesta 478 dólares, a Esquel 454, lo mismo que a Bariloche. Viajar a Río de Janeiro vale menos, 385 dólares, y hay vuelos a Miami —no charters— por unos 550 dólares. Hay que recordar que para salir de la isla de Tierra del Fuego es prácticamente imprescindible el avión.
- Los gobiernos provinciales han intentado paliar semejante desintegración a través de aerolíneas propias: TAN, en Neuquén, SAPSE, en Río Negro. Es un proceso en pleno desarrollo, pero mientras tanto el Estado nacional no ha diseñado ningún plan, ni prevé tarifas promocionales que hagan más accesibles los traslados.

Aunque menos evidente a primera vista, tampoco en el transporte terrestre hay una política gubernamental de fomento o de alivio de las dificultades que hoy tienen los patagónicos. El deterioro de las rutas y la falta de mantenimiento significan un incremento de los costos del transporte hacia el Sur. Las tarifas de carga, tomadas por kilómetro, son un 15 por ciento más caras a Río Gallegos que a Bahía Blanca y lo mismo sucede con otras ciudades. En valores efectivos, la comparación es evidente: el transporte de un libro de lectura para primer grado vale 0,65 pesos a a Bahía blanca y 3 pesos a Río Gallegos.

Informe: Guillermo Correa

Leonardo Pericio

EDUARDO RAPAPORT, ECOLOGO

"La Patagonia no está destruida"

(Por Elio Brat y Guillermo Poggi, desde Bariloche) **Considerado por muchos como el ecólogo más importante de la Argentina, Eduardo Rapaport diagnosticó que "la Patagonia es uno de los pocos lugares del mundo que todavía no está destruido, aunque ya hay procesos serios de erosión y desertificación". El científico, que estudia nuevas plantas comestibles en Bariloche, sostiene que, en lo ecológico, "aunque la investigación ha mejorado un poco en el último tiempo, nos estamos quedando muy atrás, sin podernos mantener al día científicamente".**

Rapaport fue premiado por la Academia de Ciencias del Tercer Mundo por su trabajo en biología de suelos y en los campos de ecología de invasiones y ecología urbana. Actualmente conduce el Instituto de Investigación Ecotono, en el que trabaja junto con otros 17 científicos patagónicos.

"Hoy el problema del sur del país no es la contaminación —sostiene Rapaport—, sino la ganadería irracional que pone una carga demasiado intensa sobre las pasturas y áreas fácilmente erosionables. Entonces se ha perdido productividad por no saber manejar los pastoreos y, desde hace décadas, hay procesos serios de erosión y desertificación. Es fantástico que ahora se haya despertado interés en la región por todas las cuestiones ambientales; hasta ahora la Patagonia es uno de los pocos lugares del mundo todavía no destruidos y hay alguna chance de que esto se conserve."

El debate entre ecología, por un lado, y turismo, por el otro, se refleja en la situación de Parques Nacionales. Para Rapaport, "la conservación y el turismo no pueden ir juntos o, por lo menos, habría que cambiar su relación radicalmente. Además hay otros problemas, como que el número de guardaparques es irrisorio, ya que en cualquier parque europeo existe el doble de personal que el disponible en la Argentina para extensiones parecidas. Esto sin entrar en temas lindantes con la corrupción: Parques Nacionales ha servido durante una época como coto de caza particular y hubo áreas para el desarrollo ganadero de determinada gente".

El científico insiste con otros aspectos del estudio ecológico: "Estamos analizando cuáles son las plantas comestibles de Bariloche. Luego de contabilizar unas 300 malezas introducidas, alrededor de 50 son comestibles, sumamente nutritivas y deliciosas. Se ha experimentado con platos preparados de forma muy variada y yo creo que es un estudio muy importante. Hay gente que arranca yuyos para que crezcan las pobres y débiles lechugas, cuando parte de esos yuyos son más sabrosos, contienen más vitaminas y minerales. Para colmo, ni siquiera hay que regarlos".

Rapaport considera que "hay cierto avance en el terreno ecológico. Un índice es que el congreso de la Asociación Argentina, que se va a hacer en Puerto Madryn dentro de poco, reunirá a 500 especialistas. Una convención de ese tipo en Brasil convoca a 1000 investigadores, en México hay 1500 y en Chile muchos menos, pero de gran nivel. En nuestro país estamos lejos de eso ya que la situación política afectó mucho, sobre todo a las universidades: hay científicos que emigraron y eso repercutió profundamente. En realidad, los ecólogos que actualmente trabajan en la Argentina no alcanzan".

CONTAMINACION EN PUERTO MADRYN

Las playas de antes eran más limpias

***(Por Bernardo Weksler,** desde Puerto Madryn)* **Organizaciones defensoras del medio ambiente, buzos y guías turísticos denunciaron el grado de contaminación que sufre el Golfo Nuevo, en las inmediaciones de Puerto Madryn. Los cuestionamientos se centran en los desechos industriales y plantas procesadoras de pescado y en el inusitado aumento de los efluentes cloacales provocado por el crecimiento de la población de la ciudad, que en veinte años se multiplicó ocho veces. Toneladas de algas marinas que se descargan sobre las playas y especies marinas que desaparecieron del golfo son las manifestaciones más evidentes del deterioro.**

"Casualmente, o no tan casualmente, este fenómeno comenzó a registrarse desde la llegada de la planta procesadora de aluminio a Madryn. Por algo taparon hace poco las cubas, pero lo hicieron luego de 20 años. Ahora se necesitará otro tanto para recuperar lo perdido." Así se refería a la notoria falta de fauna el buzo y guía turístico Mariano van Geldren. Son numerosos los testimonios que confirman la casi desaparición de los pulpos colorados, los calamares grandes, anchoítas y salmones que antes se encontraban en las aguas del Golfo Nuevo.

José Luis Estévez, de la Fundación Patagonia Natural, afirma que "existen indicios de contaminación, pero nos resulta imposible verificarlo. Los únicos que hacen mediciones ambientales son el personal de ALUAR y, en ocasiones, la oficina de Protección Ambiental de la provincia. Los primeros nos dicen que todo está dentro de los parámetros aceptables y de los segundos no tenemos ninguna información". Se sabe que la empresa ALUAR realizó recientemente inversiones que evitan escapes de sustancias fluoradas, pero subsisten en la planta de coque, hay emanaciones de compuestos policíclicos y los elementos irritantes de las cubas de brea y la alúmina se esparcen en el muelle durante las operaciones de carga y descarga. Los estudios de entidades ecológicas europeas sobre la industria del aluminio sostienen que está relacionada con la lluvia ácida que desertifica los suelos y alcaliniza las aguas. También las plantas procesadoras de pescado aportan lo suyo, descargando los desechos en la zona.

Sin embargo, para los defensores del medio ambiente, lo determinante en el desequilibrio del ecosistema es el sustancial aumento de la población de Puerto Madryn, que de alrededor de 5000 habitantes, en 1970, pasó a contar con 43.000, en 1991. Ello incorpora un caudal inédito de agua dulce y efluentes cloacales hacia las aguas del golfo, contaminando y destruyendo la frondosa vegetación submarina y descargando sobre las playas toneladas de algas marinas contaminadas y portantes de gusanos y microorganismos. El municipio intenta, como un Quijote, todas las mañanas una lucha desigual por recogerlas.

La intensificación de la prospección petrolera y de la actividad pesquera auguran un agravamiento del deterioro de la costa patagónica. Quienes predican a favor del medio ambiente, insisten: "Sin agua es imposible la vida; con agua contaminada, la vida corre peligro".

MUNICIPALIDAD DE COMODORO RIVADAVIA

VOLUNTAD FIRME PARA CRECER...

ZAPALA

Por Una ...
ZONA FRANCA
Pueblo y Municipalidad de Zapala (Neuquen)
Tel.: 0942 21-260/3 Fax 21-236

EL CARIBE SUR

Las Grutas San Antonio Oeste
RIO NEGRO

Mar

Templado (20º C.)
Azul , claro y transparente

SECRETARIA DE TURISMO DE RIO NEGRO
Turismo de los Andes al mar



I.P.V.
Tierra del Fuego

"Trabajando para el pueblo de Tierra del Fuego"

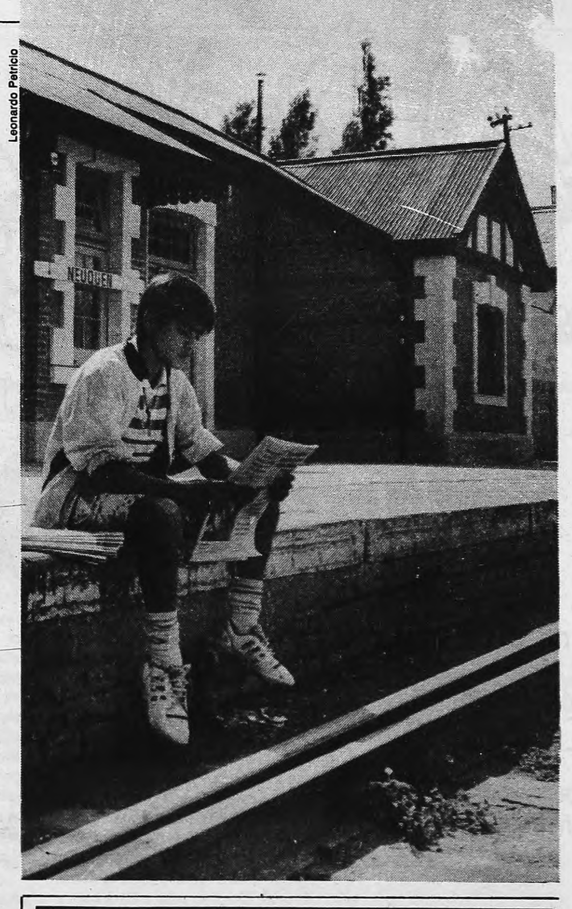
OBRAS BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

DENOMINACION	UBICACION	PORCENTAJE DE AVANCE	FECHA DE TERMINACION
ESC SECUNDARIA	USHUAIA	18,88	DIC / 93
CTRO. INFANTIL I	USHUAIA	43,99	MAY / 93
CTRO.INFANTIL II	USHUAIA	39,09	MAY / 93
CTRO. INFANTIL III	USHUAIA	39,98	MAY / 93
UNIDAD SANITARIA	USHUAIA	24,16	MAY / 93
ESC SECUNDARIA	R.GRANDE	9,60	DIC / 93
CTRO INFANTIL I	R. GRANDE	29,65	MAY / 93
CTRO. INFANTIL II	R.GRANDE	37,97	MAY / 93
CTRO. INFANTIL III	R. GRANDE	40,95	MAY / 93
UNIDAD SANITARIA I	R.GRANDE	42,19	MAY / 93
UNIDAD SANITARIA II	R.GRANDE	40,89	MAY / 93



...NSPORTE MAS DIFICIL Y MAS CARO

...TRO PAIS



Leonardo Petricio

• Una familia de cuatro personas, que antes podía viajar a Buenos Aires por 90 pesos, ahora gasta algo más de 160.

• El incremento en el transporte automotor significará un aumento del gasto del país en combustible (los trenes consumen mucho menos), mayores presupuestos para mantenimiento de las rutas, crecientes niveles de contaminación y altísimos costos en vidas y bienes por accidentes (el ferrocarril tiene índices de seguridad evidentemente superiores al transporte por ruta). APEDEFA calcula que la supresión de trenes origina costos para el país entre 12 y 15 veces más altos. Esa es la razón por la que naciones como Alemania, Japón, España e Italia subsidian los ferrocarriles.

La decisión del gobernador Massaccesi de mantener los trenes a Río Negro apunta a retener un medio de comunicación que es clave para su provincia, pero incluso podría convertirse en una operación rentable. El mandatario rionegrino pidió un estudio de factibilidad a APEDEFA, cuyos técnicos determinaron que la subsistencia conjunta de los ramales de Río Negro y Neuquén podría dar un superávit de 8.891.000 dólares al final de un período de dos años. Más allá de esta batalla por la supervivencia de uno o dos ramales, es necesaria una mirada sobre la omisión del Estado nacional: el diseño de una red que potencie y una todo el territorio patagónico a través del ferrocarril. APEDEFA diseñó un plan estratégico de este tipo a lo largo de un cuidadoso estudio de 62 páginas.

En el marco de extensiones tan vastas, el transporte aéreo también resulta clave. Las privatizaciones, el criterio de rentabilidad monetaria y la reducción de presupuestos han producido un deterioro significativo:

• Se suprimieron los vuelos nocturnos, que significaban un gran alivio para determinadas zonas de la Patagonia. El descuento era del 40 por ciento.

• La aerolínea promocional por naturaleza, LADE, se vio obligada a reducir sus frecuencias a la mitad por las estrecheces del presupuesto destinado a la Fuerza Aérea. Las tarifas de LADE son casi la mitad de las comerciales.

• Los criterios de rentabilidad de las privatizadas Aerolíneas Argentinas y Austral también impusieron reducciones en las frecuencias de los vuelos patagónicos. Un estimativo hecho por los pilotos señala que la disminución es del 50 por ciento.

• Un vuelo regular a Ushuaia, ida y vuelta, cuesta 478 dólares, a Esquel 454, lo mismo que a Bariloche. Viajar a Río de Janeiro vale menos, 385 dólares, y hay vuelos a Miami —no charters— por unos 550 dólares. Hay que recordar que para salir de la isla de Tierra del Fuego es prácticamente imprescindible el avión.

• Los gobiernos provinciales han intentado paliar semejante desintegración a través de aerolíneas propias: TAN, en Neuquén, SAPSE, en Río Negro. Es un proceso en pleno desarrollo, pero mientras tanto el Estado nacional no ha diseñado ningún plan, ni prevé tarifas promocionales que hagan más accesibles los traslados.

Aunque menos evidente a primera vista, tampoco en el transporte terrestre hay una política gubernamental de fomento o de alivio de las dificultades que hoy tienen los patagónicos. El deterioro de las rutas y la falta de mantenimiento significan un incremento de los costos del transporte hacia el Sur. Las tarifas de carga, tomadas por kilómetro, son un 15 por ciento más caras a Río Gallegos que a Bahía Blanca y lo mismo sucede con otras ciudades. En valores efectivos, la comparación es evidente: el transporte de un libro de lectura para primer grado vale 0,65 pesos a Bahía blanca y 3 pesos a Río Gallegos.

Informe: Guillermo Correa



...MADRYN

...más limpias

...los y alcaliniza las aguas. También las plantas procesadoras de pescado aportan lo suyo, descargando los desechos en la zona.

Sin embargo, para los defensores del medio ambiente, lo determinante en el desequilibrio del ecosistema es el sustancial aumento de la población de Puerto Madryn, que de alrededor de 5000 habitantes, en 1970, pasó a contar con 43.000, en 1991. Ello incorpora un caudal inédito de agua dulce y efluentes cloacales hacia las aguas del golfo, contaminando y destruyendo la frondosa vegetación submarina y descargando sobre las playas toneladas de algas marinas contaminadas y portantes de gusanos y microorganismos. El municipio intenta, como un Quijote, todas las mañanas una lucha desigual por recogerlas.

La intensificación de la prospección petrolera y de la actividad pesquera auguran un agravamiento del deterioro de la costa patagónica. Quienes predican a favor del medio ambiente, insisten: "Sin agua es imposible la vida; con agua contaminada, la vida corre peligro".







Tierra del Fuego

"Trabajando para el pueblo de Tierra del Fuego"

OBRAS BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

DENOMINACION	UBICACION	PORCENTAJE DE AVANCE	FECHA DE TERMINACION
ESC SECUNDARIA	USHUAIA	18,88	DIC / 93
CTRO. INFANTIL I	USHUAIA	43,99	MAY / 93
CTRO.INFANTIL II	USHUAIA	39,09	MAY / 93
CTRO. INFANTIL III	USHUAIA	39,98	MAY / 93
UNIDAD SANITARIA	USHUAIA	24,16	MAY / 93
ESC SECUNDARIA	R.GRANDE	9,60	DIC / 93
CTRO INFANTIL I	R. GRANDE	29,65	MAY / 93
CTRO. INFANTIL II	R.GRANDE	37,97	MAY / 93
CTRO. INFANTIL III	R. GRANDE	40,95	MAY / 93
UNIDAD SANITARIA I	R.GRANDE	42,19	MAY / 93
UNIDAD SANITARIA II	R.GRANDE	40,89	MAY / 93





POLITICA, MUJERES E IDENTIDAD INDIA

PATORUZU CUMPLE 65 AÑOS

Alberto Heredia es parte del equipo que le da letra a Patoruzú, el tehuelche, desde hace tres décadas. Junto a Dante Quinterno —el creador del personaje— celebran este año los 65 años de vida de su historieta.

La edad del indio y la de su guionista coinciden: ambos cumplen 65 abriles a lo largo de 1993. "Lo que pasa es que él no envejece", razona Alberto Heredia. A lo largo de la entrevista, Patoruzú parece de carne y hueso. Es como si le ocurrieran cosas de verdad, sin el control de quien supuestamente crea las aventuras.

"Yo empecé en 1959 colaborando con la editorial, escribiendo guiones para la revista *Patoruzú*. El personaje nació a fines de la década del 20, en forma de tira para el diario *Crítica*. Después pasó a *La Razón* y más tarde a *El Mundo*.

—¿Cómo es el nacimiento de Patoruzú en la ficción?

—Bueno, Patoruzú viene en tren y desembarca en Buenos Aires. Trae la carta de un tío que lo recomienda porque es buen indio. Cuando sale a recorrer las calles se encuentra con un parque de diversiones en el que un gitano desafía a todos a pelear con él. Representante del gitano es Isidoro. En la lucha, Patoruzú vence, a pesar de las malas artes y las trampas del gitano. La derrota deja a Isidoro sin trabajo, así que Patoruzú le dice "no te aflijas, chei, yo te voy a llevar de padrino". En cuanto a la prehistoria del personaje, se tomó como referencia la tierra de la Patagonia, que en el año '30 no era muy conocida. Así Patoruzú resulta ser un descendiente de la antigua Atlántida, porque de allí descendieron los faraones de Egipto. Patoruzek se casó con Patora La Tuerta, que era una princesa de aquel entonces. Después tuvieron que emigrar y vinieron a la Patagonia y se quedaron allí para siempre. Patoruzú I, el padre de nuestro héroe, era el jefe de los tehuelches y es así como Patoruzú hereda el cacicazgo y su fortuna.

—*¿Y desde entonces?*

—Desde entonces, con estos 65 años de vida, Patoruzú es la historieta argentina de mayor permanencia. Tal vez haya alguna extranjera que tenga más años, pero no hay un personaje nacional que haya durado tanto. Los años del boom fueron indudablemente los primeros. El número uno de la revista se agotó y entre 1939 y 1941 la venta real era de 450.000 ejemplares. Hoy sigue siendo la historieta de mayor tirada.

—*En 65 años me imagino que hubo cambios...*

—Patoruzú comenzó defendiendo a una huerfanita que la tenía casi de esclava un individuo, el hombre del ojo de vidrio. Nuestro personaje la libera y le da una vida normal. Eso reflejaba las novelas de aquella época, del año '36 y '37. Desde entonces, Patoruzú tomó nota de los avances tecnológicos: viajó en un satélite artificial y tuvo otra aventura, *La Reina del Mar*, que se desarrollaba en un submarino en Mar del Plata.

—*¿Los hechos políticos tuvieron repercusión en la historieta?*

—Nunca intervino con connotaciones políticas. Hubo un episodio corto, en 1939, en que luchaba con dos espías que, se supone, eran internacionales. Pero eso es todo.

—*Nunca se casó. ¿Tuvo novias?*

—Varias. Por una cosa u otra, no llegó a concretar. No sale con mujeres, pero se ha enamorado varias veces. El mismo diablo le ha puesto mujeres en el camino para enamorarlo. Isidoro, que es un mujeriego, se encargó de hacerle ver las contras. Charito fue una de sus novias, otra era una paisana de él que luchaba contra Chacho, el terrible lanzador de puñales. Patoruzú vence a Chacho y logra rescatarla. Pero después aparece el novio y el indio se da cuenta que está de más.

—*¿Es misógino?*

—No, es solamente tímido con las mujeres. Se sonroja ante la mirada femenina, trata al sexo débil con caballerosidad, que son virtudes de otra época, pero que él las sigue considerando válidas.

—*¿No envejece? ¿No se desactualiza?*

—Me parece que no va a envejecer nunca, a pesar de los 65 años. Upa sí evolucionó, anda en moto, le gusta el rock. Patoruzú sigue igual: con la zamba y la chacarera. Es un personaje casi con vida eterna. El indio tiene una fuerza muy grande.

—*Los críticos dicen que no representa al verdadero indio. ¿Para ustedes contiene una cierta reivindicación del indígena?*

—Yo entiendo que esa crítica, expresada fundamentalmente por Steimberg, no es valedera. Patoruzú a pesar de no tener cultura ni educación siempre ha estado a favor del prójimo, a favor del débil, ha puesto su fortuna para quien la necesite. Yo le diría que el enemigo más enconado de Patoruzú es Satanás. Fíjese que se diferencia de Superman u otros superhéroes. El no depende exclusivamente de su poder físico sino que su fuerza nace al ver la injusticia.



Ahijuna con el indio

Patoruzú ha sido blanco de críticas de estudiosos del indigenismo e incluso de historiadores. Oscar Steimberg aduce que "Patoruzú tiene virtudes gauchas pero es un indio, y los indios y los gauchos nunca fueron nada parecido a una unidad social. También está la dualidad entre ser un terrateniente millonario y un cacique indio del Sur".

Roberto Fontanarrosa: "Patoruzú está dentro de mis recuerdos infantiles. La impresión que tengo como lector y como profesional es la de un excelente personaje, el emblemático de la historieta argentina. No voy a entrar en las críticas del costado sociológico, porque, por supuesto, todo personaje tiene cosas a favor y en contra. Pero Patoruzú pertenece al género de los superhéroes y está dentro de las mismas exageraciones o desmesuras que Superman, el Capitán América o Batman. Yo lo veo como un personaje de una imagen muy fuerte dentro de la historieta y desde el punto de vista del dibujo a mí me gusta mucho. Me parece que está bien logrado".

Rudy: "Es un personaje muy ligado a mi vida infantil. Hay otros que quizás hoy me gusten más: Misterix entre ellos. Lo de Patoruzú es el *Ah, eso leía yo*, cuando veo a mis pibes leyéndolo. Es una historieta que, para bien o para mal, nos ha dejado como herencia expresiones como *amalaya, sotreta, jue perra, ahijuna*, que nos juntamos dos lectores de Patoruzú y las entendemos perfectamente. Una historieta que vivió 65 años merece respeto. No creo que tenga nada que ver con el indio real. No sé si eso es bueno o malo".

LOS MITOS

El rey importado

A fines de agosto de 1858, un procurador de Périgueux (Francia) desembarcó en la costa norte de Chile con el designio de "reunir las repúblicas hispanoamericanas en una monarquía constitucional". En sus ratos de ocio, este hidalgo se daba a leer libros de viajes, con tanta afición que descuidó su trabajo y sus bienes. Pero la pasión por la aventura desató lo que fue la suya. A su paso por Santiago supo que los hechiceros araucanos habían tejido una leyenda según la cual el fin de la servidumbre indígena coincidiría con la llegada de un hombre blanco. No esperó más: Orllie-Antoine de Tunens marchó hacia el Sur a fundar su reinado. Apenas unos meses más tarde, leía, ante los jefes indígenas, su primer decreto: "Considerando que la Araucania no depende de ningún otro Estado, que se halla dividida en tribus y que un gobierno central es reclamado, se decreta la constitución de una monarquía constitucional y se designa como rey al príncipe Orllie-Antoine de Tunens". Los territorios sobre los que el procurador implantaba su soberanía estaban comprendidos entre los paralelos 39 y 53, limitando al norte con los ríos Negro y Biobío y al sur con el estrecho de Magallanes. A fines de 1861, el rey concierta con Guantecol, cacique de los hillinches, un pacto temerario: emprenderán la toma de Santiago de Chile a la cabeza de 12.000 indios. De ese delirio nacerá su ruina. El ejército trasandino lo detiene, encarcelándolo durante nueve meses, más tarde lo encierran en la Casa de Locos de Santiago, hasta que un cónsul francés gestiona el permiso para regresar a su Périgueux natal.

Su sucesor, Phillippe de Boirie, visitó el país en 1989, después de que Carlos Sorín recreara el tema en *La película del rey*. Boire sigue reclamando el reconocimiento del reinado que heredó de Orllie: "El problema esencial de las democracias es saber quién sucederá a quién —dijo el monarca—. La Argentina lo ha comprobado en más de una oportunidad. El reino de la Patagonia, en cambio, tuvo a lo largo de 130 años la seguridad de una línea sucesoria que no se interrumpe".

Breves

Escuela. El intendente de Villa La Angostura, Mariano Herría, elaboró un proyecto para establecer una escuela-albergue en la isla Victoria. En las actuales condiciones, los hijos de los habitantes del perilago se ven imposibilitados de asistir al establecimiento existente por cuanto deben ir y volver en el día. Por de pronto, las autoridades municipales resolvieron entregar la dotación completa de libros y útiles que se necesitan en la isla.

Lana. La situación de los productores laneros es dramática, fundamentalmente por la baja de los precios internacionales. A pesar de que el presidente Menem anunció subsidios y préstamos para el sector, es poco y nada lo que se ha concretado. El Consejo Asesor Indígena denunció que para obtener los créditos prometidos se pide al productor una larga serie de requisitos, casi imposibles de cumplir: aval bancario, inscripción en todos los impuestos y pago al día de los mismos, además de la presentación de proyectos hechos por profesionales. De esta manera, los únicos que pueden acceder a algún préstamo son los grandes productores. Para los emprendimientos más pequeños —menos de 1000 ovejas— también los trámites son engorrosos y hasta el momento no se ha otorgado ni un sólo crédito. Hermenegildo Liempe y Enrique Meli denunciaron, desde Ingeniero Jacobacci, que la situación de extrema pobreza lleva al abandono de los campos.